

L'ECLUSE SAINTE-ANNE- DE-BELLEVUE

Sainte-Anne-de-Bellevue

L'ECLUSE DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

Le système des canaux du Québec permet de surmonter les obstacles naturels que l'on rencontre sur trois grandes voies de navigation intérieures: le fleuve Saint-Laurent, la rivière Richelieu et enfin la rivière des Outaouais et le canal Rideau, reliant Montréal à Kingston, deux importants terminus au 19^e siècle.

L'écluse de Sainte-Anne est la porte d'entrée de cette troisième voie navigable. Il fallait par la suite, passer quatre autres canaux pour franchir les 246 milles qui séparent Montréal de Kingston: le canal de Carillon, celui de la Chute à Blondeau, de Grenville, et enfin, le canal Rideau.



On utilisait l'ancienne écluse pour le passage du bois équarri dans les dernières années d'opération.

Parcs Canada

During its last years of operation, the old lock was used for the transport of squared timber.

Parcs Canada

PREMIÈRE ÉCLUSE SUR L'OUTAOUAIS

Une première écluse, située dans le chenal de Vaudreuil, entre la terre ferme et l'île Perrot, existait déjà sur la rivière des Outaouais vers 1816, propriété de la Compagnie d'Expédition à Vapeur de Saint-André. Cette écluse passa plus tard à la Compagnie d'Expédition de l'Outaouais qui la reconstruisit en bois, en 1832-33, à la même échelle que les écluses du canal de Grenville.

Le monopole qu'exerçaient ces compagnies en refusant l'accès de cette écluse aux autres expéditeurs et par là même, au canal Rideau, était tellement préjudiciable aux marchands du Haut et du Bas-Canada, que ceux-ci firent parvenir des pétitions à la Législature du Bas-Canada, exigeant la construction d'une écluse à Sainte-Anne.

NOUVELLE ÉCLUSE: CONSTRUCTION

De nombreux plans furent soumis dès 1831; cependant, les ingénieurs ne pouvant s'entendre sur le coût de cette construction, les travaux ne débutèrent qu'en 1840 et furent complétés le 14 novembre 1843.

L'écluse, mesurant 190 pieds de longueur par 45 pieds de largeur et 7 pieds de profondeur sur les seuils, était fabriqué en maçonnerie de pierre de taille. Elle permettait une ascension approximative de 3 pieds entre le lac Saint-Louis et le lac des Deux-Montagnes.

Les approches de cette écluse posaient déjà de graves problèmes à la navigation, dès son ouverture en 1843: chenal beaucoup trop sinueux, manque de profondeur de ce dernier en eau basse, enfin, présence de battures en bas de l'écluse. Même un vaste programme d'amélioration, vers les années 1850, ne réussit pas à corriger complètement les défauts du chenal.

COMMISSION DES CANAUX 1870

En 1870, une Commission des Canaux fut instituée dans le but d'améliorer et faciliter le commerce par la voie des canaux canadiens. La Commission recommanda, entre autre, d'approfondir jusqu'à 9

pieds le chenal entre Lachine et Ottawa et de construire à Sainte-Anne une écluse mesurant 200 pieds de longueur par 45 pieds de largeur, et 9 pieds de profondeur sur les seuils. Comme il était impensable de retarder le commerce sur l'Outaouais, une seconde écluse, parallèle à la première, fut ouverte en 1882. L'ancienne écluse continua ses opérations, de façon sporadique, jusque vers les années 1910 et fut complètement remblayée en 1964.



Outre le transport commercial, des bateaux de passagers assurent la communication entre Montréal et la région de l'Outaouais, via l'écluse de Sainte-Anne.

Archives publiques du Canada

Besides freight, boats carried passengers between Montréal and the Ottawa Region, via Ste. Anne lock.

Public Archives of Canada

COMMERCE SUR L'OUTAOUAIS

Ayant répondu d'abord et surtout à des impératifs militaires, cette voie intérieure qui unissait Montréal à Kingston, rendit à ce chapitre, de grands services. Mais l'importance commerciale de cette route ne fut jamais très grande.

Érigés sans trop de planification et d'ensemble, les chaînons que sont les divers canaux et écluses de cette artère présentèrent des dimensions disparates et, de ce fait, servirent mal le commerce. Pendant de nombreuses années, par exemple, le canal Grenville, limité à une largeur de 19 1/4 pieds étrangla le trafic de tout l'Outaouais. Le canal Rideau lui-même, privé de chemin de halage et creux de 5 pieds seulement, constituait un obstacle additionnel.

Pourtant, au 19^e siècle, la vallée de l'Outaouais était devenue le plus grand centre d'exploitation forestière de l'Est de l'Amérique. Déjà à l'époque des guerres de Napoléon, les bois de cette région étaient exportés en Grande-Bretagne, et vers 1835-1840, après l'anéantissement des grandes forêts du Vermont, les Américains eux-mêmes vinrent s'y approvisionner.

CANALISATION ET TRANSPORT

Avant la canalisation, le transport du bois était confié aux « raftsmen » qui conduisaient leurs radeaux, ou leurs cages à bois, jusqu'à Montréal, en sautant les rapides. Ces radeaux de l'Outaouais pouvaient, en outre, être démontés facilement et, après des portages, être assemblés de nouveau une fois franchis les obstacles majeurs. Grâce à l'écluse de Sainte-Anne, inaugurée en 1843, le transport du bois fut assuré par de petits voiliers, ou « schooners », puis par des barges touées par des remorqueurs et enfin par des barges à vapeur.

Outre le bois, un transport de fret actif s'implanta sur l'Outaouais pour ravitailler à la fois Bytown, aujourd'hui Ottawa, et les nombreux camps ou villages de bûcherons de la vallée. Dès 1820, des bateaux à vapeur commencèrent à assurer le service de Lachine à Carillon et de Grenville à Bytown.

À Sainte-Anne, les petites embarcations désirant accéder au lac des Deux-Montagnes, remontaient les rapides en jetant l'ancre devant le navire et se

hâlaient ensuite sur le câble. Lorsqu'ils apparurent, les bateaux à vapeur firent de même.



Barge chargée de bois de construction attendant son entrée à l'ancienne écluse, vers le milieu du 19^e siècle.

Archives publiques du Canada

Barge loaded with construction lumber, waiting to enter the old lock, about the middle of the 19th century.

Public Archives of Canada

COMPAGNIES DE NAVIGATION

Bientôt, on forma la « Ottawa Steam Boat Company » qui domina la navigation de l'Outaouais. Alcaïs, grains, bestiaux, produits agricoles et manufacturés furent les principales composantes de ce fret. En 1864, la « Ottawa River Navigation Company » disposa d'une flotte d'une dizaine de navires et desservira l'Outaouais durant toute la seconde moitié du 19^e siècle, reléguant ainsi définitivement les radeaux aux oubliettes.

Entre 1865 et 1875 le commerce du bois équarri déclina rapidement. Il fit aussitôt place à celui du bois de pulpe, de construction et de chauffage. Dans ses nombreuses barges, John R. Booth, important entrepreneur forestier d'Ottawa, exporta, jusqu'en 1921, ses produits à la fois vers l'Angleterre et les États-Unis.

L'apparition du chemin de fer sur l'Outaouais au tournant du siècle et le déclin de l'industrie fores-

tière après 1945 diminuèrent considérablement le rôle commercial de l'écluse Sainte-Anne. Depuis plusieurs décades d'ailleurs, elle dessert surtout les plaisanciers des lacs Saint-Louis et des Deux-Montagnes.

ADMINISTRATION DE L'ECLUSE SAINTE-ANNE

Après avoir été administrée par différents ministères, l'écluse Sainte-Anne ainsi que plusieurs autres canaux furent transférés du ministère des Transports à Parcs Canada, le 1^{er} juin 1972.

Ces nouveaux parcs historiques nationaux, désormais utilisés pour la navigation de plaisance, témoignent d'un des facteurs clés dans l'économie nationale: les transports maritimes.



Affaires
indiennes
et du Nord

Indian and
Northern
Affairs

Parcs Canada

Parks Canada

Publié par Parcs Canada avec l'autorisation de l'hon. Warren Allmand, ministre des Affaires indiennes et du Nord, Ottawa, 1977.
Publication AIN No GS-F032-000-BB-A1
© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1977.
No de catalogue: R58-32/1977



Parcs
Canada

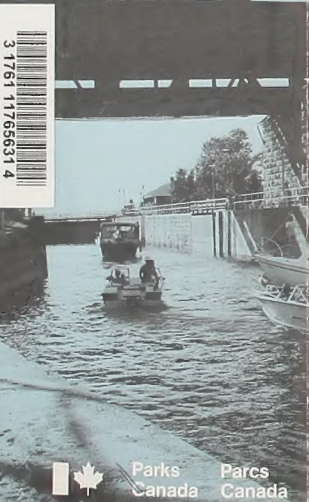
Parks
Canada

STE. ANNE-DE-BELLEVUE LOCK

Ste. Anne-de-Bellevue

CAI
IA 71
- Z 106

3 1761 11765631 4



STE. ANNE DE BELLEVUE LOCK

The Québec canal system makes it possible to by-pass natural obstacles along three important inland waterways: the St. Lawrence River, the Richelieu River, and the Ottawa River and Rideau Canal, which link Montréal and Kingston, both important 19th-century terminals.

Ste. Anne lock is the entrance gate to this third waterway. Further on, boats had to go through four more canals along the 246 miles between Montréal and Kingston: the Carillon, Chute à Blondeau, Grenville and Rideau Canals.

THE FIRST LOCK ON THE OTTAWA RIVER

A first lock, in the Vaudreuil channel between the shore and Ile Perrot, already existed on the Ottawa River around 1816, and was owned by the St. Andrews Steam Forwarding Company. Later, this lock was owned by the Compagnie d'Expédition de l'Outaouais which in 1832-33, rebuilt it of wood to the same dimensions as the Grenville Canal locks.

These companies held a monopoly over the lock and they denied other shippers access to it and to the Rideau Canal. This was so detrimental to the interests of Upper and Lower Canada merchants that they sent petitions to the Lower Canada House of Assembly demanding that a lock be built at Ste. Anne.

CONSTRUCTION OF THE NEW LOCK

Starting in 1831, many plans were submitted but the engineers could not agree on the cost of the project, so that work only started in 1840, to be finished on November 14, 1843.

The lock was 190 feet long, 45 feet wide and 7 feet deep at the groundsill. It was built of freestone masonry and presented a rise of about 3 feet between Lake St. Louis and Lake of Two Mountains.

The approaches to this lock already presented serious navigational problems when it opened in 1843: an extremely winding channel which was too shallow at low water, and sand-banks downstream of the lock. Even an extensive improvement program, around 1850, did not entirely correct the channel faults.



Wood rafts descending the Ottawa River before the Ste. Anne lock was built.

Public Archives of Canada

Radeau de bois descendant l'Outaouais avant la construction de l'écluse de Sainte-Anne.

Archives publiques du Canada

1870 CANAL COMMISSION

In 1870, a Canal Commission was set up to increase trade on Canadian canals. One Commission recommendation was to deepen the channel to 9 feet between Lachine and Ottawa, and to build a lock at Ste. Anne 200 feet long, 45 feet wide and 9 feet deep at the sills. As there was no question of delaying commercial traffic on the Ottawa River, a second lock parallel to the first was built and opened in 1882. On and off, the old lock stayed in operation until around 1910. In 1964 it was completely filled in.

TRADE ON THE OTTAWA RIVER

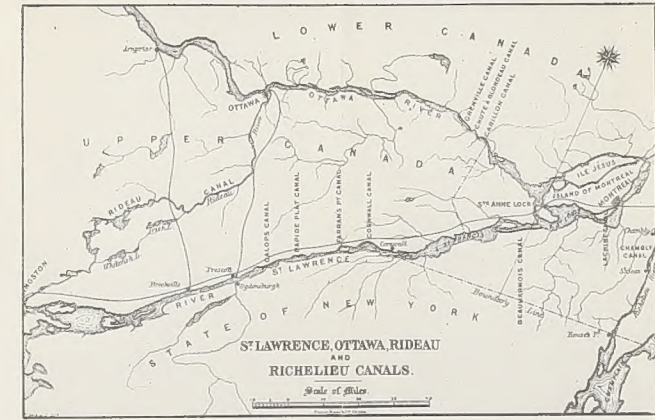
This inland waterway between Montréal and Kingston was mainly built for military purposes, which it served well, but it never had great commercial importance.

The canals and locks were not planned as a whole. The dimensions varied enormously and they greatly impeded trade. For instance, for many years, the 19 1/4-foot width of the Grenville canal was a bottle-neck to the Ottawa River trade. The Rideau Canal itself, with no tow path and only 5 feet deep, was another obstacle.

Yet, during the 19th century, the Ottawa valley had become the most important centre for the lumber industry in eastern North America. As early as the Napoleonic Wars, wood from this region was shipped to Great Britain, and around 1835-40, after the destruction of the great forests of Vermont, Americans came here for their supplies of wood.

WATERWAYS AND TRANSPORTATION

Before the canals were built, lumber was transported by "raftsmen" who, by shooting the rapids, drove their rafts or wood cages as far as Montréal. The rafts were easily dismantled and, after portages, rapidly re-assembled once the main obstacles had been by-passed. After the Ste. Anne lock was inaugurated in 1843, wood was shipped aboard small sailboats or schooners, and later, on barges towed by tugboats, and finally by steam barges.



At Ste. Anne, small craft wishing to reach Lake of Two Mountains would navigate up the rapids by dropping anchor in front and pulling hard on the rope. When steam-boats started their operations they proceeded in the same manner.

In addition to lumber, the transport of freight started on the Ottawa River, supplying both Bytown (now Ottawa) and the many camps and villages in the valley. As early as 1820, steam-boats operated from Lachine to Carillon and from Grenville to Bytown.

SHIPPING COMPANIES

The Ottawa Steam Boat Company soon dominated navigation on the Ottawa River. Alkalies, grain, cattle, farm produce and manufactured goods were the main shipments. In 1864, the Ottawa River Navigation Company owned ten boats and operated along the Ottawa River during the entire second half of the 19th century, thus making rafts obsolete.

Between 1865 and 1875, the timber trade declined rapidly. It was soon replaced by lumber, pulp and firewood. Until 1921, John R. Booth, a prosperous Ottawa businessman, exported forest products to Great Britain and the United States.

The coming of the railroad at the turn of the century and the decline of the wood industry after 1945, considerably reduced the commercial role of Ste. Anne lock. For many decades now, it has been used mainly by pleasure boats from Lake St. Louis and Lake of Two Mountains.

MANAGEMENT OF STE. ANNE LOCK

After being managed by a number of departments, the Ste. Anne lock and several other canals were transferred from the Department of Transport to Parks Canada on June 1, 1972.

These new national historic parks, now used for pleasure boating, reminds us of an important element in the nation's economy: shipping.



Indian and Northern Affairs

Affaires indiennes et du Nord

Parks Canada Parcs Canada

Published by Parks Canada under authority of the Hon. Warren Allmand, Minister of Indian and Northern Affairs, Ottawa, 1977.
INA Publication No. OS-F032-000-BB-A1
© Minister of Supply and Services Canada 1977.
Catalogue No. R56-32/1977